

۲ طرح تحقیقاتی آبی‌ری پروری در بندرلنگه به بهره‌برداری رسید

۲ طرح مهم تحقیقاتی آبی‌ری پروری پژوهشکده خلیج فارس با حضور رییس سازمان تحقیقات، آموزش و ترویج کشاورزی در شهرستان بندرلنگه به بهره‌برداری رسید.

به گزارش اقتصادسراسر، رییس پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان در آیینی که به همین مناسبت بر گزار شد گفت: این طرح‌ها شامل آژمایشگاه مرکزی ایستگاه تحقیقات نرم‌تنان با زیربنای حدود ۲۰۰ مترمربع و کارگاه تکثیر و پرورش آبزیان دریایی خلیج فارس با زیربنایی حدود هزار متر مربع است که اجرای این طرح‌ها بیش از ۵۰ میلیارد ریال هزینه داشته است.

محمد صدیق مرتضوی افزود: آژمایشگاه مرکزی ایستگاه تحقیقات نرم‌تنان در راستای پشتیبانی از طرح‌های تحقیقاتی شیلات راه‌اندازی شده است و طرح اهلی و بومی سازی تکثیر ماهی "سوکلا" هم که یکی از آبزیان بسیار مهم است می‌تواند چرخه پرورش ماهی در قفس کشور را تکمیل کند. وی ادامه داد: این دستاورد ملی برای نخستین بار در کشور به دست آمده و نتیجه فعالیت پژوهشگران پژوهشکده خلیج فارس است.

سید مجتبی خیام نکویی رییس سازمان تحقیقات، آموزش و ترویج کشاورزی نیز در این آیین گفت: یکی از مهم‌ترین دستاوردهای موسسه تحقیقات شیلات کشور، دستیابی و انتقال دانش تولید بچه‌ماهی از اهلی و مولد سازی، تکثیر و پرورش "لارو" و تحول آن به‌ بخش خصوصی، برای تولید انبوه و نتیجه تجاری سازی آن است.

اراضی دارای قابلیت آبی‌ری پروری در اردبیل اندک است

مدیرکل شیلات استان اردبیل گفت: کمبود اراضی دارایی قابلیت آبی‌ری پروری و همچنین وجود اراضی کشاورزی درجه یک در حاشیه منابع آبی در اردبیل صنعت آبی‌ری پروری را با مشکل روبرو کرده است.

به گزارش اقتصادسراسر، محمد اله بخش به مهر، اظهار کرد: کمبود اراضی دارای قابلیت آبی‌ری پروری و همچنین وجود اراضی کشاورزی درجه یک در حاشیه منابع آبی امکان تغییر کاربری را بسیار محدود کرده که برای ارتقای تولید محصولات شیلاتی استان اردبیل باید نگاه ویژه‌ای به ظرفیت‌ها و منابع آبی نیمه طبیعی داشته باشیم.

وی خاطر نشان کرد: براساس برآوردهای صورت گرفته تنها با اختصاص ۵۲ درصد از حجم مخازن سدهای بزرگ استان به پرورش آبزیان در قفس ضمن تولید حدود ۳۰۰۰ تن انواع آبزیان، زمینه اشتغال ۲۵۰ نفر به صورت مستقیم و غیرمستقیم فراهم خواهد شد.

مدیرکل شیلات استان اردبیل به ارزش ریالی تولیدات آبزیان در قفس اشاره کرد و گفت: ارزش ریالی این حجم از تولیدات در حال حاضر بالغ بر ۴ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال است که با وجود تکمیل پروژه‌های فرآوری و تکمیل زنجیره تولید و ایجاد فضای صادرات با توجه به موقعیت ویژه استان و ماهیت ارگانیک محصولات ارزش نهایی تولیدات چندین برابر خواهد شد.

اله بخش پرورش آبزیان در قفس را نیازمند حمایت ویژه و برشمرد و تصریح کرد: در نهایت پرورش در قفس آبزیان نیز همانند هر روش نوآورانه نیازمند اعتماد و اصلاح برخی رویکردها است تا در سایه این حمایت‌ها فرصت شگوفایی بیابد که امید است با رویکرد بسیار مثبت مسئولان استانی و پیکری‌های اداره کل شیلات استان، شاهد توسعه روزافزون و استقرار این واحدها در منابع آبی نیمه طبیعی استان باشیم.

تجاری سازی بندر زرآباد اقدام دولت سیزدهم در حوزه توسعه زیرساخت‌های بندری سیستان و بلوچستان

معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری سیستان و بلوچستان با اشاره به اقدامات دولت سیزدهم در حوزه زیرساخت‌های بندری در استان گفت: تجهیزات مورد نیاز برای پهلوگیری کشتی‌های پهن بیکر و کانتینربر با ظرفیت بیش از ۱۲۰ هزار تن در بندر شهید بهشتی فراهم شده است. به گزارش اقتصادسراسر، منصور بیجار به ایستاد افزود: توسعه بندر چابهار منجر به برقراری خط مستقیم این نوع کشتی‌ها از چابهار به مراکز اصلی تجاری دنیا در کشورهای امارات، هندوستان و چین شده است. معاون استاندار در ادامه گفت: در حال حاضر، بنادر شهید کلاتری و شهید بهشتی استان سیستان و بلوچستان ظرفیت تخلیه و بارگیری ۸ میلیون تن کالا در سال را دارند. بیجار با اشاره به تجاری سازی بندر زرآباد افزود: برای اولین بار، بندر زرآباد به منظور رونق اقتصادی و ایجاد اشتغال پایدار تجاری سازی شده است.

وی تصریح کرد: استان سیستان و بلوچستان به بلندترین و پیشرفته‌ترین برج مراقبت، جستجو و نجات و کنترل ترافیک دریایی مجهز شده است که نقش مهمی در افزایش ایمنی و کارایی بنادر دارد.



گروه فرهنگ دریا- امید عباسی – امروزه اکثر کشورهای دنیا به نقش موزه‌های دریایی در اعتلای صنایع مرتبط به دریا پی برده‌اند و برای رسیدن به این هدف اقدام کرده‌اند. کشورهایی مثل کشور انگلستان با موزه‌ی دریانوردی گرینیچ، موزه ملی دریانوردی پاریس در فرانسه یا موزه‌ی دریانوردی رو تردام هلند در این زمینه پیش‌گام شده‌اند که این امر باعث شده که سالانه میلیون‌ها گردشگر علاقمند به دریا را به خود جذب کرده و منبع درآمد خوبی برای این کشورها باشد.البته درآمد، هدف اصلی این موزه‌ها نیست و این کشورها با رونق موزه‌ی خود به حفظ و ترویج فرهنگ و هنر دریایی خود پرداخته‌اند.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسراسر، در کشور ایران متأسفانه تنها یک موزه تخصصی دریا در بندر بوشهر وجود دارد، این موزه هم به شیوه‌ی سنتی اداره شده و امکانات محدود آن نمی‌تواند جوابگوی نیازهای بازدیدکنندگان باشد. شناساندن روش‌های ماهیگیری، صنایع دستی و زندگی بندرنشینان از شهرهای مختلف کشور در قالب غرفه‌های هر شهر، بخش تاریخ طبیعی و حفاظت از گونه‌های خاص دریا، بخش مشاهیر دریایی، بخش تمیر و اسکناس‌های دریایی، سالن اجتماعات که ملوانان قدیمی

یک کارشناس و طراح موزه در باره ضرورت ایجاد موزه دریایی ایران به روزنامه دریایی سرآمد می‌گوید:

دریانوردی ایران نیازمند راه‌اندازی موزه جامع میراث تاریخی

شرکت ملی نفتکش ایران و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به صورت مشترکی موزه جامعی را در حوزه میراث تاریخی دریانوردی ایران فراهم کنند.

اهمیت حوزه تمدنی خلیج فارس

وی در خصوص ضرورت تاسیس موزه دریایی در ایران توضیح داد: حوزه تمدنی ما در خلیج فارس از اهمیت بسیاری برخوردار است چون یک مسیر تجارت دریایی از غرب به شرق از خلیج فارس عبور می‌کرده که متون و اسناد مربوط به آن نیز موجود است.

وقایع مهم در پهنه‌ی دریا به فراموشی سپرده نشود این کارشناس و طراح موزه در ادامه تصریح کرد: در گذر زمان بسیاری از وقایع مهم در پهنه‌ی دریا به فراموشی سپرده می‌شود. با توجه به موقعیت استراتژیک ایران و داشتن مرزهای آبی طولی، کشورمان دارای فرهنگ‌های متفاوت در دریانوردی و زندگی صنایع دستی ساحل نشینان است. امروزه تمایل مردم به مدرنیزه شدن باعث شده که این فرهنگ و آداب قدیمی به فراموشی سپرده شود.

اعتلای صنایع مرتبط به دریایی باتوسعه موزه دریا دبیری با اشاره به اینکه موزه‌های دریایی نمودی از دریا و دریانوردی، بندر و ساحل نشینان و موجودات و جاذبه‌های دیدنی دریا و همچنین حفاظت و آموزش این موارد به دیگران است افزود: امروزه اکثر کشورهای دنیا به نقش موزه‌های دریایی در اعتلای صنایع مرتبط به دریا پی برده‌اند و برای رسیدن به این هدف اقدام کرده‌اند.

گفت‌وگوی اقتصادسراسر آمدبا «مسعوداقدام» پیشکسوت دریایی:

باقطع دلارهای تشویقی ملوانان، انگیزه کاراز بین رفت

مالکان کشتی‌ها نیروی کار خارجی را به داخلی ترجیح می‌دهند

سختی کار ملوانان با حقوق در یافتی هماهنگ نیست در صنایع دریایی کشور ایران وضعیت به چه منوال است؟ نیروی کار دریایی ایران اغلب چگونه جذب می‌شوند، چگونه یاد می‌گیرند و چگونه مورد حمایت قرار می‌گیرند؟ آیا روند کلی طوری است که کمیت و کیفیت نیروی کار رو به افزایش است و یا بیابرون رفتن و کنارکشیدن نیروها رو به کاهش نهاده‌است؟ اصولا چرا کمیت نیروی کار ایرانی نسبت به گذشته، مدیریت نشده و اکنون شاهد کمبود چند هزار نفری هستیم؟ سختی و رفاه کار در دریا از اهمیت برخوردار است. اغلب مایلیم که کارها را با هم مقایسه کنیم و سختی و آسانی را بسنجیم. این در بین جوانان رایج است که به سختی و آسانی فکر کنند. سختی کار در دریا چقدر است و آیا جزو کارهای آسان است یا سخت؟ «اقدام» در این باره می‌گوید: عمومی من اولین لیچدار بوشهر بود و پدرم رئیس سندیکای لیچ‌داران بوده است و من سختی کار و پیری زودرس را در این دو عضو خانوادهم دیدم. کار دریا، کار سختی است و جزو مشاغل آسان نمی‌تواند به حساب بیاید. آیا می‌دانید کار در دریا باعث کوری می‌شود؟ دور از خانواده، خطرهایی مانند غرق شدن و بسیاری دیگر از این مسائل با کار در خشکی قابل مقایسه نیست.



دلارهای تشویقی ملوانان را قطع کردند، انگیزه کار از بین رفت

برای روحیه و رفا دریانوردان – به خصوص ملوانان که اغلب درآمد کمتری دارند- با آن چه که «اقدام» به ما می‌گوید باید فکری کرد:قبل از انقلاب، بعد از پایان هر کار، دلارهایی به عنوان تقویت روحیه و پاداش به ملوانان می‌دادند و باعث رفاه و انگیزه بالا می‌شد. ملوان‌ها این دلارها را جمع می‌کردند و با آن صاحب خانه و ماشین و... می‌شدند. بعد از انقلاب دلارهایی که به ملوانان می‌دادند را قطع کردند و انگیزه را از بین بردند.

مال‌ان وضعیت مطلوبی نداریم

دریا رفتن واقعا کار آسانی نیست. دلارهایی می‌دادند که باعث ترغیب ملوانان می‌شد و به سفرهای دریایی می‌رفتند؛ اما این وجه تشویقی قطع شد و به تعاقب آن، انگیزه ملوانان برای رفتن به دریا کم شد تا جایی که الان می‌گویند: در ساحل بنشینید و از دریا ماهی بگیرید!

به نظر من الان نسبت به گذشته، انگیزه‌ها کاهش یافته‌است. درآمد نسبت به سختی کار کاهش یافته و کیفیت ناوگان نیز کاهش یافته؛

سطح کیفی نیروی کار ایرانی نسبت به خارجی‌ها می‌پرسم آیا سطح کیفی نیروی کار ایرانی نسبت به خارجی‌ها کمتر است که گرایش به نیروی خارجی بیشتر است؟ «اقدام» این نظر را نفی می‌کند و کیفیت نیروی کار ایرانی از نظر مهارت را مناسب و هم‌تراز و حتا گاهی بیشتر از دیگر نیروها می‌داند. اما عوامل دیگری برمی‌شمرد که باعث تفاوت و تمایز می‌شود. «اقدام» به اقتصادسراسر گفت: سطح کیفی نیروها خوب است؛ اما نیروهای داخلی گران‌تر تمام می‌شود. هم حقوق و هم مزایا، مسائل بیمه و مرخصی و... اما برای نیروی خارجی، یک حقوق ثابت معین و قرارداد بر همان مبنا، بسته می‌شود و دیگر هیچ بحث و تکلیفی نیست. با پایان قرارداد هم نیروهای خارجی به کشور خودشان برمی‌گردند؛ بدون این که مسائلی جانی مانند بیمه و مسافه کار و... داشته باشند. پس نیروی داخلی چه می‌شود؟ ممکن است چنین روشی موجب دل‌سردی نیروی کار داخلی شود و یا اصلا برای آن‌ها کاری وجود نداشته باشد. اقدام در این باره می‌گوید: جذب نیروی انسانی به پروژه‌ها هم بستگی دارد. اگر یک پروژه‌ای داخلی باشد و کارفرما در قرارداد ذکر کند که نیروی کار باید حتما ایرانی باشد، وضعیت به نفع نیروی کار داخلی خواهد بود؛ اما اگر پروژه خارجی باشد و با الزامی برای استفاده از نیروی

کشتی‌ها و دیگر فعالیت‌های دریایی دارد. اقدام در پاسخ به این سوال خبرنگار روزنامه دریایی اقتصادسراسر که به طور کلی، نحوه شناسایی و جذب نیروی کار برای خدمات دریایی- مانند ملوانی کشتی – چگونه است می‌گوید: شرکت‌هایی که به طور رسمی مجوز معرفی نیروی کار دارند و دارای گواهی‌های لازم هستند؛ می‌توانند از سراسر جهان نسبت به جذب نیرو اقدام کنند. نیروی کار هم به طور مستقیم یا از طریق کارآیی‌ها به این شرکت‌ها وصل می‌شوند و سپس بر اساس شرایط کارفرماها و متقاضیان نیروی کار – که اغلب مالکان کشتی‌ها هستند- نیروی مورد نظر برای خدمت معرفی می‌شود. که در این راستا، معمولا نیروی کار خارجی – به خصوص هندی‌ها و فیلیپینی‌ها- از این طریق جذب می‌شوند و ما نیز از طریق این شرکت‌ها نیروی انسانی لازم را برای سفارش دهندگان، تامین می‌کنیم.

مالکان کشتی سود و زیان را می‌سنجد به طور طبیعی، مالکان کشتی‌ی که سرمایه خود را روی کشتی گذاشته‌اند، مانند هر کارفرمای دیگر، می‌خواهند با کمترین هزینه بیشترین درآمد را کسب کنند و این روندی منطقی و عقلایی است. این مالک، حساب و کتاب می‌کند و سود و زیان را می‌سنجد که در این رابطه به طور طبیعی، هزینه‌ها را مدنظر قرار داده و به عنوان یک تهیه‌کننده حرفه‌ای، سعی می‌کند لوازم کار را با بهترین کیفیت و با کمترین قیمت انتخاب کند.

به‌خاطر کاهش هزینه‌ها و دردسرهای مرسوم، نیروی خارجی را ترجیح می‌دهند

«اقدام» در این باره این که مالکان کشتی در مورد نیروی انسانی چه نگرشی دارند؟ به اقتصادسراسر می‌گوید: مالکان کشتی‌ها به خاطر این که معمولا از پرچم کشورهای دیگر استفاده می‌کنند، گاهی از روی اجبار و گاهی به‌خاطر کاهش هزینه‌ها و دردسرهای مرسوم، نیروی انسانی غیر ایرانی را ترجیح می‌دهند و دو دلیل عمده برای آن دارند؛ یکی حقوق ثابت تبعه‌های خارجی که معمولا بین ۱۰۰ تا ۱۵۰ دلار و در این چرخه ثابت است و دیگری، کارایی بیشتر آن‌هاست که هم تن به کار می‌دهند و هم به فکر مرخصی و خروج از کشتی نیستند. نکته دیگر این است که برخی پروژه‌ها طوری تنظیم می‌شود که فقط با وجود نیروی کار خارجی امکان پذیر می‌شود. اما به طور کلی، مالکان کشتی‌ها معمولا نیروی کار خارجی را به نیروی کار داخلی ترجیح می‌دهند.

یک کارشناس و طراح موزه در باره ضرورت ایجاد موزه دریایی ایران به روزنامه دریایی سرآمد می‌گوید:

دریانوردی ایران نیازمند راه‌اندازی موزه جامع میراث تاریخی

وی بیان کرد: مواردی مانند سیر پیشرفت ابزارها و تکنولوژی‌های استفاده شده برای ساخت و پیش‌رانش کشتی، صنایع دستی مردم ساحل نشین به خصوص صنایع دستی برگرفته شده از دریا، بخش موزه‌ی تاریخ طبیعی برای نمایش جانداران مومیایی شده ی دریایی برای انتقال تاریخ دریا به بازدیدگان از الزامات توجه هر چه بیشتر به ساخت و تجهیز موزه‌های دریا و صنایع آن است. این کارشناس و طراح موزه در کشور ایران متأسفانه تنها یک موزه تخصصی دریا در بندر بوشهر وجود دارد، عنوان کرد: همین موزه هم به شیوه‌ی سنتی اداره شده و امکانات محدود آن نمی‌تواند جوابگوی نیازهای بازدیدکنندگان باشد.

موزه در واقع بازتابی از انسان و فعالیت‌های او بوده چرا که موزه‌ها درواقع از محیط طبیعی فرهنگی و اجتماعی یک جامعه به زبان ویژه‌ای سخن گفته و چون واقعیات را بیان می‌کند می‌تواند به تمام قشرهای جامعه از کوچک با بزرگ و از با سواد یا کم سواد به اندازه‌ی درک آن‌ها اثر کند. امروزه نقش موزه‌ها تنها در جنبه‌ی تفریحی آن‌ها خلاصه نمی‌شود بلکه می‌تواند علوم گذشته را آموزش داده و یا حتی تولید علم کند.

موزه‌ها یکی از مهم‌ترین محرک‌های جذب گردشگر به سمت یک شهر محسوب می‌شود به طوری که اغلب جهانگردان قبل از انتخاب مقصد سفر خود، به جستجوی بهترین موزه‌های دنیا می‌پردازند؛ موزه‌های زیر دریایی بسا زیبایی اعجاب‌انگیز خود سفر را برای گردشگران از لذت بیشتری برخوردار می‌کند. خلیج فارس از ابتدای تاریخ و به عنوان نقطه تلاقی شرقی باستان با تمدن‌های بزرگ جهان و دارای یک سابقه چند میلیون ساله بوده است که قرن‌ها پیش عیلامی‌ها از بندر بوشهر و جزیره خارگ برای سکونت و حمل و نقل و با حاکمیت بر سواحل خلیج فارس جهت معامله با دنیای غرب و دره نیل استفاده می‌کردند.

گفت‌وگوی اقتصادسراسر آمدبا «مسعوداقدام» پیشکسوت دریایی:

باقطع دلارهای تشویقی ملوانان، انگیزه کاراز بین رفت

این سه کاهش، باعث شده که ما الان وضعیت مطلوبی نداشته باشیم.

اثر ناوگان فرسوده

ناوگان ما فرسوده شده و برخی کشتی‌ها، دو برابر حد استاندارد کار کرده‌اند. کشتی‌های ژاپنی که از رده خارج بودند، به ایران آمدند و همچنان دارند کار می‌کنند. آدم را یاد پیکان‌هایی می‌اندازند که گاه و بی‌گاه در خیابان‌های تهران می‌بینیم؛ به طور طبیعی، شکل و شمایل و کیفیت ابزارهای داخلی همه از ریخت و قیافه افتاده‌اند و کشتی به جیرو جبر افتاده است. آیا این وضع ناوگانی هم در جذب نیروی انسانی اثر دارد؟ اقدام تأیید می‌کند و می‌گوید: گفتیم که کیفیت ناوگان شرط مهم است. یک ملوان ترجیح می‌دهد که روی یک کشتی مدرن و زیبا کار کند تا در یک کشتی که جانش به سر آمده است.

کویت و عربستان شناورهای فرسوده راه نمی‌دهند

وقتی ژاپن حدود ۲۵ سال پیش اقدام به نوسازی ناوگانش کرد، اغلب شناورهای دست دوم ژاپنی به ایرانی‌ها فروخته شد. این‌ها فرسوده بودند و گاهی با دست‌کاری اسناد و عوض کردن تاریخ‌ها وارد کشور شدند. آن‌ها شناورهای خود را سه ساله نوسازی کردند در حالی که تعداد زیادی شناور دست دوم از رده خارج وارد بنادر ایران شدند. جالب است که سازمان بنادر و دریانوردی با این شناورها به سبک و سیاق یک شناور نو بر خورد کرد و برای مجوز، ده‌ها ایراد از آن‌ها گرفت. این هزینه سختی به واردکنندگان زد که برخی با ضررهای سنگین مواجه شدند. الان این شناورها را به کویت یا عربستان راه نمی‌دهند؛ زیرا این شناورها بسیار بالاست و از رده خارج محسوب می‌شوند.

بیمه اجباری است

در باره بیمه می‌پرسم و «اقدام» می‌گوید: سنوات و سختی کار به نیروها داده می‌شود و به دلیل سختی کار، زودتر بازنشست می‌شوند؛ این انگیزنده‌هایی است که الان عده‌ای را پای کار نگه داشته است؛ اما اگر مشوق‌های گذشته هم بود، الان هیچ مشکلی در حوزه نیروی انسانی نداشتیم. الان خروج از کار در دریا زیاد شده است. خروجی‌ها نسبت به گذشته افزایش یافته است. سختی کار با حقوق دریافتی هماهنگ نیست و ملوانان ترجیح می‌دهند که با به شناورهای خارجی بروند و یا کار در ساحل را انتخاب کنند.

ملوانان؛ سندیکا تشکیل دهید و مشکلات را پیگیری کنید

بعد از کلی درد دل و توضیح که از سر صمیمیت و مسئولیت شناسی «مسعود اقدام» بود که ۴۳ سال عمرش را در کار دریا و خدمات دریایی گذرانده است، یک پیشنهاد مطرح می‌کند. پیشنهادی که به قول خودش، ۲۵ سال پیش هم مطرح کرده ولی همچنان یک آرزو مانده است. می‌گوید: من از ۲۵ سال پیش بارها گفته‌ام که ملوانان باید یک سندیکا ایجاد کنند تا بتوانند از حقوق خودشان دفاع کنند. من به این عزیزان پیشنهاد می‌کنم که وکیل بگیرند و سندیکا تشکیل دهید و مشکلات را پیگیری کنید. سندیکا ایجاد کند که بتواند از دولت حمایت بگیرد. در حال حاضر، نیروی کار با هم هماهنگ نیست و با هم رقابت می‌کنند. قیمت بازار را می‌شکنند و نمی‌توانند حق زحمتی که می‌کشند را بگیرند. سندیکا برای نیروی کار دریایی لازم است تا موجب انگیزه و رفاه بیشتر شود و جذب نیروی انسانی برای خدمات دریایی را برنام‌ه ریزی و تشویق و حق ملوانان و خدمه کشتی‌ها دفاع کند.